

VALTER ZANIN

## DEGRADAZIONE, VIOLENZA, SOVRACCARICO DI LAVORO TRA I LAVORATORI DELLA FLOTTA INTERNAZIONALE DA CARICO E CROCIERISTICA

DOI 10.48250/1039

### Abstract

This article is the second part of an analysis and reflection on the forms and cases of forced and degradation of labour in the international merchant marine sector; it discusses forms and cases that were not dealt with in the previous article: abandonment of seafarers; psychological and physical violence sometimes resulting in murder; degradation and harm through negligence; discrimination by nationality for access to the sector or to some segments of it; and overwork. Discussing these cases will enable us to create opportunities for comparison with studies conducted on a global scale into cases of abuse of maritime workers and with similar cases and forms of labour on land. The concluding part of the article focuses on an analysis of changes in disciplinary and coercive labour regulations in the maritime sector during the period from 1990 to 2015, which find their place in a more than 50-year long process of modifications in the apparatus (re)producing forced labour in the maritime sector.

### Keywords

forced labour, modern slavery, international merchant marine

### Affiliation

Valter Zanin, tenured researcher and adjunct professor at the University of Padua.  
<https://orcid.org/0000-0002-7911-8583>

## Lo stato dell'arte sui casi di lavoro forzato e schiavistico nel settore marittimo internazionale

In un precedente articolo apparso su questa rivista (Zanin 2019), avevo evidenziato come le denunce avanzate dal *Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations* (CEACR) di ILO di mancata conformità di legislazioni di Stati membri ratificatori delle Convenzioni sul lavoro forzato non trovino traduzione e rappresentazione nelle stime che la stessa ILO elabora a proposito del lavoro forzato<sup>1</sup>. Questo apparentemente inesplicabile approccio di ILO al problema del lavoro forzato nel settore marittimo mostra l'altra sua faccia nei libri e nei rapporti in cui si esplicita l'accusa di nuova schiavitù dei lavoratori marittimi. Non è questione di negare il valore di denuncia e talora anche di rigorosa documentazione di questa pubblicistica: il punto è che la scarsa letteratura presente sul tema sembra contribuire a mantenere una relativa incomunicabilità tra ricognizione del lavoro forzato a terra e sue manifestazioni in mare, oltre a sottostimare notevolmente la sua incidenza nel settore marittimo, concentrandosi soltanto sui casi più eclatanti di degradazione del lavoro. La letteratura in cui si designano esplicitamente come schiavistiche le condizioni di alcuni equipaggi, o in cui viene esplicitamente sollevato il problema del lavoro forzato a bordo, si riduce comunque a una manciata di studi, di qualità e genere diversi.

Il libro *Les damnés de la mer. Les galériens des temps modernes parlent*, di Noël Mamère e Daniel Cattelain (2000), ha il taglio del reportage, ma in esso mancano le fonti di riferimento, rendendo complesso stabilire se il lavoro sia frutto di interviste realizzate dagli autori o di racconti riferiti. La ricostruzione di alcuni episodi è altamente romanzata, a meno che non si supponga che gli autori siano stati presenti con ricerche etnografiche prolungate a bordo delle navi sulle quali sono avvenuti gli abusi descritti – il che sembra improbabile. Non si tratta di negare la veridicità degli episodi e neppure che essi si riferiscano a fatti realmente accaduti, ma non vi sono indicazioni di metodo né delle fonti.

1. Per motivi di spazio, i riferimenti bibliografici in questo articolo sono ridotti al minimo. Avviso che tutte le traduzioni in italiano di passi da studi in lingua straniera sono opera mia.

Il rapporto *Ships, Slaves and Competition*, dell'*International Commission on Shipping* (ICONS, 2000), viceversa, è basato su 125 testimonianze e note informative ["submissions"] su vari tipi di abuso inviate a ICONS da un'ampia rete di informatori su scala mondiale – funzionari governativi, ispettori dell'*International Transport Workers' Federation* (ITF), rappresentanti di vari sindacati marittimi, cappellani di porto, responsabili delle compagnie di navigazione, ispettori delle capitanerie. ICONS ha garantito la trasparenza su tali fonti, rendendole accessibili sul proprio sito informatico fino al giugno del 2002. Il rapporto intende fare il punto della situazione, attenendosi strettamente alla riproduzione delle informazioni raccolte, a partire da una griglia – non esplicitata teoricamente – in cui i meri fatti dovrebbero parlare da soli, incastrandosi in una non meglio definita categoria di "modern slavery".

Pur basato su un numero decisamente più ristretto di informatori e di casi presi in considerazione, la tesi di dottorato *Oppression at Sea*, di Thomas Matyok (2004), si concentra soprattutto su casi di marittimi abbandonati, riporta fonti, circostanze e metodi mirando, a differenza del rapporto ICONS, all'esplicita elaborazione di una teoria, che però ha meno a che fare con il lavoro forzato e l'oppressione in sé che con il problema metodologico di dare voce ai marittimi come forma di riscrittura della storia sociale contemporanea del settore marittimo.

In tutte queste pubblicazioni, le convenzioni dell'ILO sul lavoro forzato del 1930 e del 1957, come pure la convenzione sulla schiavitù della Società delle Nazioni del 1926, delle Nazioni Unite del 1956, o anche successive raccomandazioni e convenzioni sul traffico – cioè tutti gli strumenti giuridici di riferimento internazionale nel dibattito sul lavoro forzato e schiavistico contemporaneo – non vengono mai menzionati. Neppure vengono mai presi in considerazione paralleli storici e casi di lavoro forzato e schiavistico nel settore marittimo del passato.

Di fatto, la mancanza di riferimenti puntuali tra casi esposti e denunciati e convenzioni di riferimento sul lavoro forzato, come anche la mancanza di un minimo quadro teorico e argomentativo che riconnetta in modo sistemico i casi evidenziati a categorie non solo adeguate, ma neppure esplicite, congiura a relegare nel mero uso metaforico l'evocazione del termi-

ne di schiavitù nelle pubblicazioni menzionate. Esse rischiano di prestare il fianco ad accuse di sensazionalismo, dal momento che non dimostrano che cosa abbiano effettivamente a che fare col lavoro forzato e schiavistico i casi esposti, e di contribuire a mantenere separati tra di loro ambito marittimo di un supposto o probabile lavoro forzato e ambiti terrestri, in cui le organizzazioni internazionali hanno accertato la presenza di tale fenomeno.

Anche se esso non pretende di denunciare come forzate o schiavistiche situazioni di lavoro marittimo, ricordo anche il libro *Seafarers' Right*, di Deirdre Fitzpatrick e Michael Anderson (2005), perché si tratta di uno studio dall'impianto molto solido, in cui una massa di informazioni e di fonti viene resa accessibile alla consultazione. Tuttavia, oltre all'accenno, per altro incompleto, al caso greco e uno indiretto a quello britannico, su 622 pagine alla specificità del lavoro forzato in mare vengono dedicate esplicitamente solo 10 righe, per altro illuminanti e meritevoli di ben altro spazio di dibattito:

Nell'industria marittima moderna, vari abusi riferiti dai marittimi contengono elementi analoghi al lavoro forzato o coatto. Primi fra tutti i rifiuti, da parte degli armatori, di rimpatriare i marittimi, oppure l'imposizione di eccessive ore di lavoro senza riconoscimento degli straordinari. Un'altra pratica che è stata messa in relazione al lavoro forzato o coatto è quella di trattenere i salari. Le convenzioni internazionali non specificano che trattenute sui salari o mancati pagamenti sono una forma di schiavitù, di lavoro forzato o coatto, ma resta il fatto che fintanto che un marittimo non è pagato ed è privo della possibilità di tornare a casa, e, al contempo, gli viene chiesto di continuare a lavorare, questi sono elementi comuni anche al lavoro forzato (Fitzpatrick e Anderson 2005, 55).

Passiamo al dettaglio delle ulteriori forme di coercizione, degradazione e discriminazione dei lavoratori marittimi che, nel periodo 1990-2015, si configurano come fattispecie di lavoro forzato o schiavistico contemporaneo (ai sensi della legislazione brasiliana). A differenza dell'articolo precedente (Zanin 2019), avviso che per la gran parte delle forme di abuso dei

lavoratori qui discusse non è possibile produrre delle stime attendibili, né per il lavoro in mare né per quelli a terra. In questi casi, mi limiterò a descrivere queste forme, a interpretarle e a cercare di paragonarle per quanto possibile fra loro.

### Marittimi abbandonati

Il caso dei marittimi abbandonati è in assoluto il più ricorrente nella letteratura in cui si denuncia forme di degradazione del lavoro o addirittura di schiavitù nel settore marittimo<sup>2</sup>. Paradossalmente, la condizione dei marittimi abbandonati presenta caratteristiche che la rendono forse il caso più difficile da inserire teoricamente nel quadro del lavoro forzato o della schiavitù contemporanea.

Molti casi di abbandono avvengono dopo che la nave è posta sotto fermo legale o in seguito a naufragio, bancarotta o insolvenza, con spesso a bordo marittimi che non ricevono il loro salario da mesi<sup>3</sup>.

In vari casi i marittimi, anche se hanno la possibilità di essere rimpatriati, cercano di stare a bordo, poiché solo in tal modo possono vantare un titolo di priorità nel risarcimento nel caso la nave venga venduta o messa all'asta<sup>4</sup>. Essi si dispongono o sono costretti (in mancanza di copertura del costo di rimpatrio) a restare a bordo per non correre il rischio, quasi certo, di perdere tutto, abbandonando la nave: rischio specialmente grave quando la prospettiva del mancato pagamento si intreccia con debiti pendenti a casa e con incerte probabilità di trovare un impiego in tempi rapidi.

2. Oltre ai già citati Mamère e Cattelain (2000) e Matyok (2004), si possono vedere: ITF (1999), Zanin, (2007, 302-306), Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare (2010). Un romanzo, basato su un fatto accaduto di abbandono di marittimi, è quello di Francisco Goldman, *The Ordinary Seaman* (1997).

3. Nelle banche dati ITF risulta che, di norma, i marittimi lasciano passare almeno due mesi senza essere pagati, prima di intraprendere azioni di rimborso dei salari arretrati. Talora i marittimi lasciano passare anche cinque mesi o più prima di cercare di ottenere i salari. In alcuni casi, il mancato pagamento è talmente cronico, ma, al contempo, intermittente, che i marittimi tendono a dilazionare un confronto con la proprietà per ottenere il dovuto, col risultato, spesso, di non vedersi alla fine corrispondere la totalità del salario.

4. Vi sono anche casi in cui l'armatore fa affluire nuovi membri dell'equipaggio quando è già chiaro che la nave non ripartirà e magari nel momento in cui egli sta già valutando di abbandonarla.

Certamente il lavoro forzato è pregresso, cioè relativo a tutti i mesi, settimane o giorni in cui i marittimi hanno lavorato senza ricevere la paga, mentre il tempo trascorso a bordo della nave abbandonata è fatto di molta attesa, ma non di lavoro direttamente produttivo e inoltre di scarso lavoro comandato, anche perché la gerarchia si allenta e le residue attività lavorative si svolgono in una nave che perde la sua funzione di macchina e tende a diventare mera abitazione, per quanto poco confortevole. Quindi le attività sono volte alla riproduzione primaria e al minimo di manutenzione perché la nave non diventi del tutto inappetibile per eventuali acquirenti, sul cui denaro sborsato per l'acquisto i marinai abbandonati avranno un titolo prioritario per vedere compensati i salari non corrisposti. In ogni caso, con l'abbandono da parte dell'armatore viene a cessare anche il rapporto di impiego formale tra quest'ultimo e i marittimi. Il *lavoro degli abbandonati* non si configura più come lavoro alle dipendenze di terzi, assumendo una *forma ambigua di lavoro involontariamente autonomo*, per di più svolto di fatto contro l'apparente interesse dell'armatore.

Va anche ricordato che, con l'abbandono, vengono a cessare gli obblighi contrattuali delle agenzie marittime con gli armatori e, di conseguenza, cessano i rifornimenti di provviste e combustibile alla nave. Senza paga, spesso confinati dalle autorità locali sulla nave, per timore di fughe e in quanto non viene loro riconosciuto lo statuto di migrante per lavoro e non viene loro permesso di lavorare legalmente fuori dalla nave, i marittimi si trovano di fatto a dovere scontare una condizione semicarceraria, per aver commesso la grave colpa... di non essere stati pagati e di essere stati abbandonati.

In sintesi, i singoli elementi che costituiscono la condizione degli abbandonati di per sé possono anche non essere considerati come immediati strumenti di coazione al e nel lavoro, ma lo diventano nel momento in cui non si intravedono vie d'uscita da tale inaccettabile situazione. A questo punto non è più il singolo armatore a dovere essere chiamato in causa come corresponsabile della situazione cui sono costretti gli abbandonati.

La convenzione ILO n. 23, del 1926 (*C23 Repatriation of Seamen*, 1926), sul rimpatrio dei marittimi prevedeva il diritto dei marittimi di essere pagati

per il rimpatrio a spese dell'armatore e richiedeva che le autorità dello Stato di bandiera supervisionassero il rimpatrio eventualmente anticipandone i costi. Al 2006, anno di pubblicazione della *Maritime Labour Convention* internazionale<sup>5</sup>, solo 45 paesi avevano ratificato la Convenzione ILO n. 23 (1926), ma, ad esempio, Panama, pur avendola ratificata, ha coperto i costi del rimpatrio solo a un equipaggio su settanta navi abbandonate battenti la sua bandiera nel corso degli anni Novanta.

Nel 1987 l'ILO ha adottato una nuova convenzione (*C166 Repatriation of Seafarers, Revised*, 1987) sul rimpatrio dei marittimi che, al 2006, aveva ricevuto solo sette ratifiche. Questa convenzione fa obbligo allo Stato di bandiera di assumere i costi di rimpatrio nel caso l'armatore non adempia i propri obblighi e, nel caso lo Stato di bandiera evada a sua volta questi obblighi, deve essere lo Stato del porto in cui la nave è abbandonata o alternativamente lo Stato di nazionalità dei marittimi ad anticipare i costi di rimpatrio per richiederli poi allo Stato di bandiera.

Di fatto, gli Stati (siano essi di bandiera, dei porti o di nazionalità dei marittimi) molto raramente mostrano un qualche interesse per la condizione degli equipaggi abbandonati e non si assumono in genere alcuna responsabilità al riguardo<sup>6</sup>.

Raramente i marittimi, se anche il caso va a buon fine, ricevono la totalità dei salari loro dovuti, dal

5. La *Maritime Labour Convention* del 2006 (MLC 2006) di ILO, entrata in vigore il 20 agosto 2013, consolida 68 strumenti e raccomandazioni legali di ILO e di IMO ed è frequentemente denominata la "carta dei diritti" dei marittimi. Essa prescrive un corpo di standard relativo alla salute, sicurezza, condizioni di impiego, paghe, cibo alloggi, rimpatri. Rispetto a precedenti convenzioni, la MLC 2006 precede la cooperazione tra differenti attori, impiegando meccanismi di implementazione e monitoraggio. Le responsabilità degli stati di bandiera delle navi, degli stati dei porti di partenza e arrivo, degli Stati fornitori di forza lavoro sono tutte chiaramente specificate e regolate.

6. In alcuni casi, armatori senza scrupoli evadono i loro obblighi verso gli equipaggi e i creditori trasferendo le bandiere delle loro navi. Per la legge di alcuni Stati, una nave non può essere rimossa dal registro finché tutti i crediti privilegiati - tra cui i salari arretrati - non siano stati soddisfatti. In questi casi, gli Stati di bandiera richiedono un certificato che attesti l'avvenuto pagamento sia per lasciare il registro sia per iscriverci una nave. Vi sono tuttavia registri che non verificano se la certificazione del proprietario sia veritiera e altri che, addirittura, non richiedono alcuna dichiarazione o certificato. Inoltre, quando le navi non rispettano gli standard, alcuni registri le espellono invece di prendere adeguate misure per correggere le deficienze. Se una nave abbandonata in un porto straniero diventa apolide, i marittimi non hanno alcun mezzo legale per fare valere le loro denunce.

momento che le navi abbandonate sono spesso in condizioni substandard e, anche se vendute, fruttano somme che non riescono a compensare tutti i debiti. L'attività svolta in forma di apparente lavoro autonomo, comunque involontario, risulta alla fine in netta perdita rispetto a una possibile continuità di impiego salariato ai termini contrattuali e, comunque, in una mancanza di controllo sul proprio tempo di vita. Inoltre, quest'esperienza allontana talora il lavoratore dal settore per il timore di capitare ancora in simili situazioni e, anche se "volontaria", tale scelta è effettuata a fronte di un trauma difficilmente risarcibile. In ogni caso, il periodo di abbondo ha comunque comportato un periodo di tempo, di norma mesi o anni, in cui il marittimo è stato posto in situazioni degradanti e spesso soggetto a severe limitazioni della mobilità da parte delle autorità degli Stati dei porti.

In ogni caso, nel periodo tra 2005 e 2019, l'incidenza percentuale degli abbandonati sul totale della forza lavoro marittima mondiale disponibile varia, al minimo, tra lo 0,05 e lo 0,2%, dipendendo dall'anno di riferimento<sup>7</sup>.

Per cercare un paragone per quel che riguarda il lavoro a terra ed elaborarne una stima, dovremmo cercare di stimare quanti sono i lavoratori a terra che lavorano senza essere pagati in vista del salvataggio di imprese dichiarate in crisi e a quelli coinvolti in processi di fallimento (più o meno pianificati dal management) delle imprese. Anche molti generosi, ma disperati, tentativi di recupero delle imprese fallite da parte dei lavoratori dovrebbero essere rubricate in questa casistica, specie in assenza di valide alternative di impiego. Tuttavia, mentre i lavoratori a terra che devono fare i conti con opzioni di impiego alternativo assenti o ridotte, ai lavoratori marittimi abbandonati è fatto comunque divieto di lavorare a terra nel periodo di abbandono.

7. La fonte per tale stima è la banca data di ILO sui marittimi abbandonati. Per i periodi precedenti al 2005 mancano simili fonti e ci si deve affidare a scarse indicazioni sparse in una letteratura non sempre facilmente identificabile e reperibile.

## Violenza e degradazione a bordo

Nel 1996, l'*International Transport Federation* (ITF) commissionò una ricerca al *Market and Opinion Research International* (MORI). Quest'istituto raccolse 6.054 questionari validi tra marittimi di varie nazionalità, imbarcati su navi battenti 93 diverse bandiere. Dai questionari emerse che il 29% dei marittimi impiegati su navi battenti bandiere di convenienza e il 21% di quelli impiegati su navi battenti bandiere nazionali dichiaravano di avere subito cattivi trattamenti a causa della propria razza o nazionalità. Il 18% dei marittimi dichiarava di avere subito forme di *mobbing* e maltrattamento psicologico. Il 14% dei marittimi aveva ricevuto ammonizioni a non contattare i sindacati (MORI 1998).

Nel corso della ricerca che ho realizzato nel 2001 nel porto di Venezia, ho distribuito un questionario a marittimi di varie nazionalità arrivati in quel porto. I questionari validi sono stati compilati da 412 marittimi, appartenenti a 27 diverse nazionalità e imbarcati su 60 navi battenti 22 differenti bandiere. Tra le domande del questionario, avevo inserito anche quelle elaborate dal MORI per la ricerca summenzionata. I risultati sono stati impressionanti (Zanin 2007, 72-73). Il numero di coloro che soffrivano discriminazioni a bordo delle navi o nei porti risultò molto elevato: il 26,3% affermava di aver subito talvolta o spesso qualche forma di trattamento iniquo a causa della propria nazionalità, in particolar modo filippini, turchi e siriani, imbarcati prevalentemente su general cargo. Venivano anche segnalate forme di maltrattamento fisico o di violenza sia da parte di ufficiali (9,3%) sia da parte di altri membri dell'equipaggio (9,3%). Le forme di *mobbing* o di grave pressione e aggressione psicologica interessavano il 15,9% dei rispondenti. Diffusi erano anche i tentativi di impedire l'iscrizione al sindacato (8,1%) e la diffida a contattare rappresentanti sindacali (13,2%) (*ibidem*).

Non esistono raccolte sistematiche di dati sulle denunce di violenza e maltrattamenti psicologici e fisici esercitata a bordo. In ogni caso, essi rappresenterebbero solo la parte emersa di un fenomeno di più ampie dimensioni, dato che, per esempio, alcuni Stati grandi fornitori di forza marittima mondiale intimano ai marinai di non denunciare tali situazioni. Tali casi di de-

gradazione del lavoro costituiscono lavoro forzato, per l'impossibilità dei lavoratori di sottrarsi a essi mentre navigano.

La violenza può sfociare addirittura nell'omicidio punitivo. È impossibile stabilire quanti dei suicidi e degli incidenti fatali di marinai in navigazione siano in realtà omicidi per ragioni disciplinari o discriminatori, comunque per abuso di potere<sup>8</sup>.

Vanno anche menzionati casi in cui armatori sotto-capitalizzati e senza scrupoli fanno navigare equipaggi su navi di cui si spera o programma il naufragio per potere incassare gli indennizzi assicurativi. In questi casi, l'equipaggio si trova in realtà a lavorare inconsapevolmente alla propria messa a morte. Anche in questo caso, è estremamente complicato elaborare stime sia per la difficoltà di ricostruire dati sugli incidenti e naufragi in mare sia per la segretezza connessa all'evidente illiceità dei crimini. La natura colposa o, peggio, dolosa, di molti incidenti non è mai emersa. Il complesso, lungo, costoso iter di eventuali istruttorie e processi nel settore marittimo, legato anche alla difficoltà di individuare armatori e responsabili nel complesso gioco di incastri dei registri internazionali marittimi, ha di norma scoraggiato, qualora ne avessero il sospetto o anche indizi, eventuali sopravvissuti o parenti delle vittime dal cercare di appurare i fatti e, nel caso, di avere giustizia<sup>9</sup>.

Oltre alle violenze psicologiche e fisiche, vanno menzionati altri casi di degradazione delle condizioni

8. Racconto un episodio avvenuto nel 1996, nel porto di Venezia, a bordo di una nave egiziana. Durante le operazioni di scarico, un marinaio operò una gru, mettendo a rischio un ufficiale che si trovava sul parapetto della nave. Quest'ultimo per salvarsi, si lanciò fuoribordo, rompendosi le gambe sulla banchina d'attracco. Il giorno successivo, immediatamente prima della partenza della nave, fu ripescato dalle acque il corpo del marinaio addetto alla gru. Interrogato dalla polizia, il comandante dichiarò che il marinaio la sera precedente si era ubriacato ed era evidentemente caduto in mare affogando. Dati i tempi di possibile accertamento dei fatti e i costi di trattenimento della nave, essa fu lasciata salpare. In seguito, i medici osservarono sul cadavere del marinaio annegato segni di bastonature. La cosa non ebbe seguito legale.

9. Il velo su questo lato oscuro del settore marittimo fu squarciato grazie all'ostinata perseveranza di Raina Dandulova Junakovic, moglie del marconista che era a bordo della nave mercantile *Seagull*, affondata nel 1974 al largo della Sicilia con tutto l'equipaggio. Dopo molti anni di indagine, i due armatori della *Seagull* furono identificati, processati e, infine, condannati a (soli) sei anni di carcere, per disastro colposo e omicidio plurimo colposo, con le aggravanti del tentativo di alterare i fatti, tra i quali il cinismo nel ritardare i soccorsi e impedire il salvataggio dei naufraghi. Sul caso della *Seagull* e sulla storia di vita di Raina Dandulova Junakovic, si veda: Lanzardo (2012).

di lavoro a bordo. Su una parte delle navi della flotta mercantile mondiale sono riportati casi di insufficiente fornitura di cibo, o di fornitura di cibo avariato e di scarsa qualità, di acqua non potabile, di alloggi angusti e scomodi, di servizi sanitari e docce inservibili, di mobilio e suppellettili fatiscenti, di apparecchiature malfunzionanti, di estrema sporcizia. Alla mancanza di sicurezza e di rischio per la salute, si accompagna talora la mancanza di medicinali a bordo e l'assenza di copertura sanitaria per l'equipaggio da parte degli armatori. La mancata manutenzione è in parte addebitabile all'estrema riduzione dei lavoratori componenti gli equipaggi in corso dagli anni 1970.

Data la difficoltà di stimare l'insieme di tali casi, nonostante i gravi limiti categoriali sopra ricordati, assumo come validi i risultati di ICONS riguardanti casi di violenza e degradazione del lavoro analoghi a quelli qui descritti. La stima di ICONS è che, nel 2000, i casi denunciati si sono verificati a bordo del 12% delle navi della flotta mercantile mondiale<sup>10</sup>. Tuttavia, ICONS non riporta informazioni sui marittimi che sono incorsi nelle situazioni denunciate, per cui non veniamo a sapere né quanti essi siano né di quale nazionalità. Posso ipotizzare che il numero dei lavoratori intercettati da ICONS nelle condizioni qui descritte rappresenti non meno del 6% della forza lavoro complessiva marittima mondiale.

Osservo, inoltre, che se nascoste o non adeguatamente trasmesse le informazioni su rischi, nocività e condizioni effettive di lavoro – esse formano caso di trattamento coercitivo e possono sconfinare, ben al di là del lavoro forzato, nell'ambito di caratteri costitutivi dello schiavismo tout court. Una condizione di elevata novità del lavoro, in assenza di adeguata, e nella quasi assoluta totalità dei casi anche minima, informazione sui rischi a essa connessi, ha interessato la totalità dei marinai e ancora oggi incide in modo rilevante, ovvero l'uso dell'amianto per la coibentazione delle navi: tramite l'impianto di ventilazione, collegato alla sala macchine, le fibre di amianto si diffondevano su tutta la nave<sup>11</sup>.

10. La mancata tematizzazione dei quadri di riferimento categoriale, ad esempio quelli relativi al lavoro forzato, porta ICONS a sottostimare ampiamente l'incidenza del blacklisting. A tale proposito, si veda Zanin (2019, 244-246).

11. Intervistando marinai addetti al dipartimento di macchina, essi mi hanno riferito che in vari casi l'amianto era disponibile a bordo anche

La pericolosità dell'amianto è riconosciuta fin dalla fine del XIX secolo e sulla sua estrema nocività e chiara correlazione con l'insorgenza di mesoteliomi vi è da decenni consenso medico internazionale. Ad oggi, 55 paesi nel mondo ne hanno bandito non solo la produzione ma anche l'uso. Dalla prima metà degli anni 1990, tutti cantieri navali europei hanno cessato di usare l'amianto nella costruzione di navi. Tuttavia, le navi già prodotte e vendute hanno continuato a navigare<sup>12</sup>. Inoltre, l'estrazione, la produzione e l'uso di amianto continua oggi in vari paesi e Russia, Cina, Kazakistan e Brasile ne sono attualmente i maggiori produttori mondiali – e la Cina è oggi anche il maggior produttore mondiale di navi<sup>13</sup>.

Venendo alla comparabilità della stima minima sui casi di violenza e degradazione del lavoro con casi analoghi a terra, ricordo che ILO, pur ritenendo che degradazione del lavoro e lavoro forzato non coincidano, indica nondimeno una possibile correlazione tra queste condizioni<sup>14</sup>. Data la complessità del fenomeno, ILO ha elaborato una serie di indicatori per l'analisi statistica del lavoro degradato<sup>15</sup>, ma al momento rende

in sacchi, dai quali veniva prelevato per essere spalmato con cazzuole sulle macchine in caso di bisogno.

12. Prendendo a riferimento il caso italiano, al 2016 circa 50.000 marinai ed ex marinai italiani hanno presentato denuncia di esposizione all'amianto agli istituti previdenziali italiani. A oggi non risulta alcun processo né riconoscimento di indennizzo per queste denunce. I responsabili nazionali dell'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo (IPSEMA), che ho intervistato nel 2006, hanno addotto a scusante l'estrema difficoltà di indentificare il luogo di lavoro per verificarne la nocività: le navi cambiano frequentemente proprietà, registro e luogo di operatività, senza contare quelle andate in disuso e demolite.

13. Nel 2018, il 40% del tonnellaggio navale mondiale (ovvero il 43,2% delle nuove navi costruite nel mondo) è stato prodotto in Cina (UNCTAD 2019, 30).

14. Come ricordano gli autori del rapporto ILO del 2005 sul lavoro forzato: "Il lavoro forzato non è equivalente a condizioni lavorative degradanti. Esso rappresenta una restrizione molto seria della libertà umana e deve essere trattato dagli Stati come un reato penale. È il tipo di ingaggio che lega la persona al datore di lavoro che determina se la persona è in stato di lavoro forzato, non il tipo di attività che questa persona compie [...] Condizioni di lavoro estremamente degradanti possono, in ogni caso, essere un indicatore che allerta sulla necessità di esaminare in modo più approfondito se il tipo di lavoro svolto è di fatto anche lavoro forzato" (Belsler, de Cock, and Mehran 2005, 8).

Osservo che, comunque, nello scenario mondiale, vi è il caso rilevante di una legislazione come quella brasiliana, per la quale la degradazione del lavoro costituisce di per sé sola fattispecie di "lavoro schiavistico contemporaneo".

15. Gli indicatori ILO per misurare statisticamente il lavoro decente sono: 1) opportunità di impiego [*employment opportunities*]; 2) lavoro inaccettabile [*unacceptable work*; questo indicatore appare anche come "*work that should be abolished*" ]; 3) remunerazione adeguata e lavoro

disponibile soltanto stime parziali di esso, come quella delle condizioni lavorative svantaggiose ed estremamente povere ("*unfavourable working conditions*"; "*extreme poor working conditions*") o dell'impiego in condizioni di vulnerabilità ("*vulnerable employment*"): ILO stima che, nel primo caso, ne sarebbero toccati circa 176 milioni di lavoratori e lavoratrici nel mondo; nel secondo caso, 1,4 miliardi (ILO 2018: 37-39). L'enorme scarto tra le stime parziali del lavoro degradato e quella prudenziale del lavoro forzato<sup>16</sup> rafforza l'impressione che ILO sottostimi ampiamente la gravità del lavoro forzato contemporaneo. Ricordo che i marittimi sono lavoratori altamente qualificati e non è usuale a terra che lavoratori altamente qualificati lavorino in condizioni degradanti.

### Discriminazione, sovraccarico di lavoro e lavoro forzato

L'accesso alla possibilità di lavorare a bordo di navi mercantili è oggi, se non altamente "regolato"<sup>17</sup>, sicuramente selettivo e i marittimi di molte nazionalità ne sono esclusi: questo è, per esempio, il caso dei marittimi africani subsahariani, nonostante si levino richieste

produttivo [*adequate earning and productive work*]; 4) ore di lavoro decenti [*decent hours*]; 5) stabilità e sicurezza del lavoro [*stability and security of work*]; 6) bilanciamento di lavoro e vita familiare [*balancing work and family life*]; 7) corretto trattamento nell'impiego [*fair treatment in employment*; questo indicatore appare anche come "*equal treatment in employment*"]; 8) lavoro salubre [*safe work*]; 9) protezione sociale [*social protection*; questo indicatore appare anche come "*social security*"]; 10) dialogo sociale e relazioni sul posto di lavoro [*social dialogue and workplace relations*]; 11) contesto economico e sociale del lavoro decente [*economic and social context of decent work*]. Per ognuno di questi indicatori, vi sono ulteriori indicatori.

16. Per il 2016, ILO ha presentato una stima prudenziale di 24.850.000 lavoratori forzati nel mondo (ILO 2017).

17. Il fenomeno di crescente esternalizzazione e differenziazione tra le organizzazioni che forniscono, certificano e gestiscono i lavoratori, e le relative sovrapposizioni di competenze e autorità, apre spazi per pratiche di precarizzazione del lavoro e della sicurezza. Un numero elevato ma difficilmente stimabile di marittimi naviga con false certificazioni sulle competenze richieste dagli standard internazionali, avendole ottenute a pagamento, oppure in buona fede, essendo stati truffati dalle agenzie che le hanno loro rilasciati dopo corsi di formazione approssimativi; senza parlare di truffe ancor più gravi, in cui agenzie e armatori con pochi scrupoli tacciono sulle condizioni di sicurezza e di vivibilità delle navi e sulla concreta disponibilità di capitale a copertura dei salari o sulla effettiva volontà di corrisponderli; o addirittura di agenzie che incassano anticipi per poi non offrire l'impiego promesso.

da parte africana di accedere a tale “mercato” del lavoro marittimo.

I dati dei rapporti BIMCO/ISF sulla forza lavoro marittima disponibile nel mondo mostrano che la partecipazione africana subsahariana al “mercato” del lavoro marittimo mondiale è estremamente bassa<sup>18</sup>: nel 2005, i marinai africani subsahariani rappresentavano il 2,2% della forza lavoro marittima mondiale; nel 2015, si erano ulteriormente ridotti allo 1,6% della stessa.

I marittimi africani subsahariani sono invece sovra-rappresentati tra gli abbandonati. Basandosi sui dati ILO sui casi di abbandono (quindi sottostimati), i marittimi abbandonati dal 2005 al 2006 risultavano essere 613, di cui 94 erano africani subsahariani. Quindi, mentre gli africani subsahariani erano solo il 2,2% dei marittimi mondiali, essi erano il 15,3% degli abbandonati conosciuti da ILO.

Si può obiettare che i marittimi africani subsahariani abbiano standard di formazione e addestramento inferiori a quelli di altre nazionalità, tuttavia, seppure in misura limitata, alcune loro nazionalità sono state incluse nella “lista bianca” (*White List*) di *International Maritime Organization* (IMO), che certifica le nazioni che adempiono agli standard previsti dall'*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* del 1995<sup>19</sup>.

18. Gli Stati africani subsahariani, che, stando ai rapporti BIMCO/ISF, esprimono una forza lavoro marittima, sono i seguenti: Angola, Camerun, Capo Verde, Comoros, Congo (Repubblica), Congo (Repubblica Democratica), Costa d'Avorio, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Gibuti, Guinea, Guinea Bissau, Guinea equatoriale, Kenya, Liberia, Madagascar, Mauritania, Mauritius, Mozambico, Namibia, Nigeria, São Tomé e Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Sudafrica, Sudan, Tanzania, Togo. Di questi 33 Stati solo 6 dispongono di una forza lavoro marittima di oltre 1.000 marinai, nell'ordine: Nigeria, Sierra Leone, Comoros, Sudafrica, Tanzania, Madagascar.

19. Nel 2006, IMO aveva certificato nella *White List* 115 nazioni, di cui 13 africane subsahariane. Nel 2019, 129 paesi nel mondo risultano certificati, di cui 15 paesi africani subsahariani. Tuttavia, 75 dei paesi certificati rischiano di essere depennati dalla *White List*, in quanto non soddisfano le raccomandazioni del *Sub-committee on Human Element, Training and Watchkeeping* (HTW) di IMO. Tra i 54 paesi che rimarrebbero comunque certificati, figurano solo 3 paesi africani subsahariani (Etiopia, Kenya e Liberia), nessuno dei quali è tra i maggiori fornitori africani di forza lavoro marittima. Noto che IMO non ha mai preso posizione sulla persistenza di norme che sanciscono il lavoro forzato nei codici marittimi dei paesi certificati: questo era il caso, ad esempio, di ben 6 paesi africani subsahariani sui 13 certificati nel 2006.

Sorge il legittimo dubbio che vi siano altri meccanismi all'opera, che non il mero soddisfacimento dei criteri delle certificazioni internazionali, e che nel mondo armatoriale internazionale e tra le agenzie di impiego marittime circolino stereotipi formati fin a partire dalle prime fasi dell'industrializzazione della navigazione con equipaggi multinazionali, spesso come eredità della schiavitù coloniale<sup>20</sup>.

Una modesta proposta che formulo è quella di *inserire la questione dell'esclusione dei marittimi africani dal “mercato globale del lavoro marittimo mondiale” nella cornice del dibattito e della richiesta di riparazioni per lo sfruttamento schiavistico e coloniale*. Il dibattito sulle riparazioni si è finora limitato a richieste rivolte ai soli paesi europei e nordamericani, ma la deportazione e schiavitù degli africani è stata esercitata anche da Potenze oggi emergenti come il Brasile e dai paesi arabi e del Golfo Persico, ricordando che il volume della tratta araba di schiavi africani è stato per lo meno equivalente a quello della tratta atlantica. Non solo molti paesi africani hanno fornito schiavi come marinai a bordo dei vascelli europei e nord e sudamericani, ma schiavi marinai erano presenti a bordo delle navi degli imperi ottomano e persiano, dei sultanati dell'Oman e di Zanzibar, mentre il traffico via mare di schiavi verso l'Arabia Saudita è continuato fin negli anni Sessanta del XX secolo. Il dibattito va dunque ampliato e al contempo specificamente coniugato con le problematiche dell'esclusione e discriminazione nei confronti dei marittimi africani enel carnet delle riparazioni si potrebbero inserire implementazioni di corsi e quote di impiego di marinai africani subsahariani sulle navi dei paesi che hanno goduto delle fatiche di schiavi e lavoratori e lavoratrici forzati africani.

Oltre a barriere d'accesso al settore nel suo complesso, ve ne sono anche tra i suoi comparti. In questa discussione, introduco una nuova figura di lavoratori, ovvero il personale impiegato a bordo delle navi da crociera, il quale non ha specifiche competenze marinare né deve possedere le certificazioni necessarie ai marittimi<sup>21</sup>: li chiamo qui “lavoratori non marittimi su navi da crociera”.

20. Per primi approfondimenti sulle condizioni di lavoro di marinai e marittimi africani e afroamericani tra XIX e XX secolo, si veda Zanin (2007, 213-223, 253-255).

21. Riprendendo la distinzione operata da Bin Wu (2005, 14-



Nel corso della seconda grande tornata di ricerca sul campo nel porto di Venezia nel 2005, ho costruito una banca dati, denominata “Censo dei soggetti”, inserendovi le informazioni contenute nei ruolini di bordo (*crew list*) di tutte le 1.314 navi arrivate nel porto di Venezia nel corso del 2004, contate una sola volta<sup>22</sup>. Su queste 1.314 navi risultavano impiegati 46.417 lavoratori/trici. Di questi, 24.167 erano marinai in senso stretto, secondo la definizione datane nei rapporti BIMCO/ISF, 684 erano lavoratori a bordo di traghetti e rimorchiatori, mentre 21.566 erano lavoratori non marittimi su navi da crociera.

I 46.417 lavoratori/trici complessivi appartenevano a 135 diverse nazionalità. Tuttavia, concentrando l'attenzione sui soli marinai, si notava che vi erano 16 nazionalità che si presentavano solo a bordo di navi da carico e che 11 di queste nazionalità erano di paesi musulmani del Nordafrica, Medio Oriente o Asia centrale<sup>23</sup>. Il sospetto che il comparto crocieristico fosse precluso ai lavoratori provenienti da paesi arabi e musulmani trovava poi ulteriore conferma alla luce del fatto che, sui 21.911 lavoratori complessivi (marinai e non marinai) arrivati a Venezia a bordo di navi da crociera, vi erano soltanto 3 giordani, 3 tunisini, 3 marocchini (di cui 1 marinaio), 1 libico, 1 siriano. Parziale eccezione erano i turchi (115 lavoratori, di cui 2 marinai) e gli egiziani (52 lavoratori, di cui 1 marinaio): non molti, comunque, pensando che le navi da crociera nel Mediterraneo visitano regolarmente

16), questo personale non è impiegato nei dipartimenti di coperta e di macchina, come i lavoratori marittimi in senso proprio, ma in quelli di servizio ospiti (*guest services*), cabina (*cabin*), bar e ristorante (*bar and food*), cucina (*galley*), altri servizi (*other*).

22. Per un resoconto più dettagliato su alcuni risultati e aspetti metodologici di questa ricerca si veda: Zanin (2007, 185-212). I ruolini di bordo (*crew lists*) sono documenti ufficiali, con valore legale, che vengono consegnati alle capitanerie di porto, nel momento in cui una nave arriva in un porto. I ruolini permettono di avere dati sulla forza lavoro di fatto impiegata e le informazioni sui lavoratori, marittimi e non marittimi, a bordo, da essi ricavabili sono: il numero di persone impiegato in ogni singola nave, la nazionalità del lavoratore, la sua età, il suo luogo di nascita, la qualifica e il grado ricoperto a bordo, nome, cognome e numero del documento di identità del marittimo, oltre ai dati sul luogo di lavoro (nave).

23. Le 16 nazionalità in questione erano: Algeria, Azerbaigian, Benin, Corea del Sud, Gambia, Georgia, Iran, Iraq, Libano, Pakistan, Palestina, Senegal, Sudan, Tagikistan, Togo, Uzbekistan. Come per gli africani subsahariani, anche i marittimi arabi e musulmani sono più frequentemente impiegati su navi invecchiate, da parte di armatori sottocapitalizzati o comunque meno scrupolosi nei confronti dei propri dipendenti.

località turche ed egiziane<sup>24</sup>. Sorge il dubbio che, nel mondo armatoriale della crocieristica, vengano stereotipi ereditati del colonialismo<sup>25</sup>.

Per quel che riguarda le condizioni di lavoro del personale non marittimo al lavoro su navi da crociera, specialmente di proprietà di compagnie statunitensi, vi sono numerose denunce (ad esempio: ITF 2012; ICONS 2000, 57-61; Chapman 1992) riguardanti carichi eccessivi di lavoro – oltre le 12 ore al giorno sette giorni su sette –, clausole contrattuali svantaggiose per i lavoratori/trici, situazioni di ricattabilità legate ad anticipi versati alle agenzie di reclutamento e a certificazioni fraudolente, licenziamenti istantanei in caso di contatto con i sindacati, assegnazione di mansioni meno remunerative, meno qualificate e più pesanti, talora per ragioni discriminatorie di nazionalità e razza (Bulikhov 2009) o sulla base delle preferenze sessuali dei manager e dei capisquadra (Thomas, Bloor e Little 2013). È molto complicato, allo stato attuale delle conoscenze, stimare l'incidenza di tali casi, dal momento che attualmente non sono disponibili indagini sistematiche sulle condizioni di lavoro del personale non marittimo su navi da crociera.

Si può invece affermare che il sovraccarico di lavoro è la norma tra i marinai impiegati su navi da carico. La riduzione degli equipaggi dagli anni Settanta ad oggi ha più che dimezzato la forza lavoro impiegata per navi comparabili tra loro. Le convenzioni internazionali che regolano il settore hanno da tempo stabilito dei livelli minimi di armamento, ovvero il numero minimo di membri dell'equipaggio per una navigazione in condizioni di sicurezza, ma, in genere, gli armatori interpretano i minimi stabiliti come i massimi di armamento.

La Convenzione ILO n. 180 del 1996 sulle ore di lavoro dei marittimi e i livelli di armamento delle navi (*C180 Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention*, 1996) stabilisce un massimo di 10,2

24. Il comparto crocieristico, se mai era stato aperto per gli arabi, si è certamente chiuso per loro dopo il dirottamento della nave da crociera *Achille Lauro*, nel 1985, da parte di quattro militanti del Fronte per la Liberazione della Palestina (FLP).

25. Ad esempio, a bordo delle navi passeggeri britanniche che operavano nell'Oceano Indiano, tra XIX e prima metà del XX secolo, il personale di servizio a contatto con i passeggeri era formato da indiani cristiani provenienti da Goa, i marinai di coperta da induisti reclutati a Bombay, mentre i musulmani di Calcutta erano confinati in sala macchine (Dixon 1980).

ore di lavoro al giorno. Tuttavia, nel 2010, la convenzione STCW (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978, emendata nel 1995) è stata emendata per quanto riguarda i turni di guardia. Essa prevede un minimo di 10 ore di riposo ogni 24 di lavoro e un minimo di 77 ore di riposo per ogni sette giorni di lavoro: l'assenza di specificazione sulle modalità di applicazione della Convenzione apre lo spazio, di fatto percorso da un gran numero di compagnie armatoriali, per ritenere legittime giornate di lavoro di 13 ore. Inoltre, in specifiche circostanze le ore di riposo possono essere portate a 70 ore ogni sette giorni, il che porta la giornata di lavoro a 14 ore. Infine, la Convenzione stabilisce che le ore di riposo devono essere divise in due periodi, uno dei quali deve avere una durata di almeno 6 ore, mentre gli intervalli tra i periodi di riposo non eccedere le 14 ore. Nelle ore di riposo i marinai devono anche mangiare e lavarsi, oltre a riposarsi: è chiaro che anche con pause di 6 ore il riposo non è assicurato. Va detto che, comunque, vi sono casi di turni alternati continui di 4 ore di lavoro e 4 ore di riposo, con l'impossibilità di accedere a un sonno ristoratore per tutto il periodo di navigazione. È chiaro che per risolvere tali problemi andrebbe invertita la tendenza ormai consolidata da decenni alla riduzione dei livelli di armamento, tanto più che alcuni bacini di lavoro rimangono esclusi dal settore.

La comparazione di tale dimensione del lavoro marittimo con analoghi a terra comporta alcune precisazioni. Infatti, per ILO, l'eccessiva estensione della giornata di lavoro è un indicatore della degradazione del lavoro, ma non figura tra gli elementi definitivi del lavoro forzato, a differenza di quanto accade per la legislazione brasiliana, secondo la quale di per sé sola l'eccessiva estensione della giornata di lavoro costituisce lavoro schiavistico contemporaneo. Per altro, l'eccessiva estensione della giornata di lavoro andrebbe misurata tenendo in considerazione altri aspetti del lavoro come l'intensità, la pesantezza, la ripetitività e monotonia, il rischio e la nocività. Inoltre, quale dovrebbe essere il termine di riferimento medio dell'estensione della stessa? Le 8 ore non sono ancora oggi un limite universalmente recepito nelle legislazioni degli Stati, senza contare che le stesse 8 ore appaiono eccessive se si tiene conto dello stato della tecnologia

attuale e della massa di disoccupati e sottoccupati su scala mondiale, che potrebbero lavorare se i limiti legali della giornata lavorativa venissero ridotti, la flessibilità gestita dal basso anziché dall'alto e i limiti d'azienda superati.

Il tema della discriminazione su base nazionale, etnica, razziale nell'accesso al lavoro ha relazione con il lavoro forzato per due motivi: da un lato, perché i razzismi sono molto frequentemente eredità storica di regimi di lavoro schiavistico e forzato; dall'altro, perché le barriere d'accesso al lavoro per il quale si è preparati e che si desidera comportano spesso adattamento a lavori meno qualificati non scelti volontariamente. Il termine di confronto a terra sono i casi di messa al lavoro in occupazioni di qualità, qualificazione, specializzazione (spesso nettamente) inferiori al grado di preparazione tecnica e intellettuale dei lavoratori/trici: questo è sicuramente il caso della gran parte dei lavoratori migranti internazionali.

### **Mutamenti dei dispositivi disciplinari e coercitivi del lavoro marittimo tra XX e XXI secolo**

Concludo la rassegna delle forme di lavoro forzato nel settore marittimo mercantile internazionale contemporaneo, iniziata con il precedente intervento (Zanin 2019) e continuata in questo, con una discussione sui mutamenti dei dispositivi disciplinari e coercitivi del lavoro marittimo intervenuti nell'ultimo secolo e acceleratisi nel corso degli anni 1970. Le principali trasformazioni riguardano il peso relativo degli attori promotori del lavoro forzato (Stati; privati) e delle tipologie dello stesso.

Il ricorso legalizzato alla violenza fisica come modalità disciplinare e punitiva previsto nei Codici della marina mercantile ebbe in genere formalmente fine all'indomani della Prima guerra mondiale<sup>26</sup>, anche come effetto del ciclo rivoluzionario internazionale del 1917-1926, diventando una risorsa, formalmente illegale, ma talora tollerata, cui ricorrere nei confronti della forza lavoro marittima coloniale. In ogni caso,

26. Per una prima rassegna storica delle forme legali di violenza bordo tra fine del XIX secolo e XX secolo, si veda: Zanin (2007, 256-259).

salvo eccezioni<sup>27</sup>, la violenza fisica esercitata per motivi disciplinari o genericamente punitivi è diventata già da allora una pratica imputabile ai privati.

Un secondo mutamento intervenuto nel corso della seconda metà del XX secolo, più specificamente tra anni Sessanta e Settanta, è la caduta in disuso delle norme che prevedevano la riconduzione forzata a bordo dei disertori, cui potevano poi una volta rimpatriati essere comminate condanne al carcere, talora con supplementare lavoro obbligatorio.

I tre principali fattori che hanno portato alla caduta in disuso di tali norme sono stati: la drastica riduzione degli effettivi a bordo, che ha colpito soprattutto la bassa forza, specialmente asiatica, prosciugando un bacino di potenziali interessati all'accesso al lavoro marittimo come possibile canale di migrazione internazionale; il concomitante relativo innalzamento dei profili professionali e dei salari per la residua forza lavoro, che ha quindi interesse a mantenersi attiva nel settore; la sostituzione del trasporto marittimo con quello aereo come principale mezzo di mobilità intercontinentale. La maggior parte degli Stati ha emendato le proprie legislazioni al riguardo nel corso degli anni Ottanta e Novanta, ma come abbiamo visto (Zanin 2019, 242-244), ancora oggi queste norme permangono nelle legislazioni di alcuni Stati.

Inoltre, nel corso degli anni Novanta e del primo quindicennio del XXI secolo, la quasi totalità degli Stati ha abrogato dalle proprie legislazioni le norme che prevedevano condanne penali, talora associate ai lavori forzati, per i lavoratori marittimi che infranges-

27. Un'eccezione rilevante è rappresentata dalla Turchia, il cui *Commercial Code*, legge n. 6762 del 29 giugno 1956, ancora in vigore nel 2001, attribuiva al comandante della nave il potere di usare la forza per garantire la navigazione, mantenere la disciplina e riportare a bordo i marinai che avessero disertato. Da interviste che ho realizzato con comandanti turchi di navi da carico arrivate a Venezia nel 2001, ho saputo che ancora fino a inizio degli anni 1990 era prassi comune che i comandanti a bordo fossero armati.

Ricordo anche che la Legge marittima liberiana, stesa di fatto negli uffici statunitensi della Standard Oil negli anni 1940, specifica che "la fustigazione e tutte le forme di punizione fisica sono proibite con la presente proibite a bordo di qualsiasi nave [Flogging and all forms of corporal punishment are hereby prohibited on board any vessel]" (Liberian Maritime Law. Title 21 of the Liberian Code of Laws of 1956, Chapter 10 "Merchant Seamen. General", section "Rights and Duties of Seamen", comma 345). Che ancora dopo la seconda guerra mondiale la legge debba puntualizzare questi aspetti del codice disciplinare è un dato eloquente a proposito della lunga ombra della schiavitù nella marina mercantile internazionale.

sero la disciplina a bordo, anche qualora tali infrazioni non comportassero rischi per la sicurezza di altre persone o il danneggiamento delle navi e dei beni trasportati.

Queste tre modificazioni, relative all'esercizio della violenza, del trattamento dei disertori e della sanzione penale a fini disciplinari, hanno comportato una diminuzione del peso relativo degli Stati per quanto riguarda il loro ruolo di attori della produzione e riproduzione del lavoro forzato a bordo - per quel che attiene a queste specifiche tipologie di coercizione.

Tuttavia, il peso dello Stato come promotore delle condizioni di lavoro forzato marittimo permane di enorme rilevanza ed anzi il suo ruolo è diventato addirittura più pervasivo e selettivo. Questo incremento di pervasività del controllo autoritario sul lavoro marittimo da parte degli Stati ha avuto luogo a partire dalla seconda metà degli anni Settanta e si è fortemente accentuato a partire dagli anni Novanta. Questo mutamento è legato a tre fattori.

Il primo fattore è la riorganizzazione della composizione internazionale e multinazionale degli equipaggi, con la ingente sostituzione della forza lavoro europea con quella asiatica e con l'immissione di nuove nazionalità asiatiche in parziale sostituzione di quelle prevalenti nei decenni precedenti. Il secondo fattore è il mutamento delle forme di intermediazione del lavoro marittimo asiatico per l'impiego su navi battenti bandiere di convenienza o di secondo registro: le agenzie di intermediazione cessano di essere affare meramente privato per divenire strumenti più o meno direttamente controllati dagli Stati, fortemente interessati al considerevole afflusso di rimesse che il lavoro marittimo garantisce<sup>28</sup>. In terzo luogo, gli Stati asiatici

28. Il ruolo delle attuali agenzie per l'impiego e la mediazione di manodopera marittima trova due precedenti storici: nel sistema della mediazione operata dai *ghat serang* e *serang* per i *lascar* indiani, malesi e indonesiani e dagli *hsi-ma-sha* e *number-one* cinesi, e in quello del *crimping* o dello *shanghaiing* per i marinai di origine europea. L'intricato sistema asiatico di indebitamento e di intermediazione per gruppi di lavoratori era diverso da quella dei marittimi europei del tempo, che venivano vincolati o costretti individualmente, ma anche dal modello di reclutamento odierno dei marittimi asiatici, che, per lo meno formalmente, è caratterizzato dai contratti individuali. Su *crimping* e *shanghaiing*, vedi Zanin (2007, 260-265); sul sistema di reclutamento dei marinai indiani: Id. (2007, 36-43); per quello dei marittimi cinesi: Id. (2007, 118-123, 130-136, in part.: 120-121). Tra la seconda metà degli anni Sessanta e nel corso degli anni Ottanta del XX secolo, verrà imposta a livello internazionale una drastica ristrutturazione dell'organizzazione del lavoro marittimo che colpirà e ristrutturerà i canali di reclutamento

fornitori della gran massa del lavoro marittimo internazionale non prevedono magari nelle loro legislazioni specificamente dirette al settore marittimo norme come quelle denunciate da CEACR di ILO, relative alla sanzione penale delle infrazioni disciplinari, ma di fatto non solo sanzionano penalmente, amministrativamente e civilmente tali infrazioni, ma anche qualsiasi rivendicazione o denuncia contro abusi e situazioni degradanti di lavoro. Corollario di questo allargamento del raggio di controllo e di coercizione degli Stati sono gli ostacoli legali e amministrativi al diritto di sindacalizzazione o di organizzazione autonoma dei lavoratori provenienti da tali Stati.<sup>29</sup>

## Bibliografia

Belser, P., M. de Cock, F. Mehran. 2005. *ILO Minimum Estimate of Forced Labour in the World*. Geneva: International Labour Organization.

BIMCO/ISF. 2005. *Manpower Update. The worldwide demand for and supply of seafarers. Main report*. Warwick: University of Warwick - Institute for employment research (IER).

———. 2015. *Manpower Update. The worldwide demand for and supply of seafarers. Main report*. Warwick: University of Warwick - Institute for employment research (IER).

Bulikhov, D. 2009. "The Cruise Ship Employee: Do demographics matter?". Thesis for the degree of Bachelor of Science in Hotel, Resort and Tour-

asiatici precedenti, portando all'attuale configurazione del mercato del lavoro marittimo.

29. Dal momento che sussiste un'ovvia relazione tra lavoro forzato e negazione del diritto di sciopero e di organizzazione indipendente da parte dei lavoratori, se considerassimo il numero dei lavoratori marittimi, il cui lavoro è regolato da sistemi giuridici e politici che reprimono o pongono seri o serissimi ostacoli alla possibilità di organizzazione autonoma dei lavoratori marittimi e alla loro possibilità di contrattare collettivamente o di esercitare il diritto di sciopero, la loro percentuale sul totale della forza lavoro marittima mondiale nel 2000, 2005, 2010, 2015, sempre calcolando per difetto, non ammonterebbe mai a meno del 31% (2005), raggiungendo il picco - sempre minimo - del 46,4% nel 2015. In questa stima sono inclusi altri paesi oltre a quelli asiatici. Ad esempio, la crisi dei paesi cosiddetti socialisti dell'Europa orientale ha "liberato" anche ampie riserve di forza lavoro per il segmento internazionalizzato della flotta mercantile mondiale. Anche questo segmento della forza marittima internazionale presenta specifici problemi di degradazione del lavoro e di barriere legali al diritto di sciopero e di organizzazione sindacale, che necessitano di ulteriori approfondimenti.

ism Management at Paul Smith's College (Purdue University). ([https://www.researchgate.net/publication/323587462\\_The\\_Cruise\\_Ship\\_Employee\\_Do\\_demographics\\_matter](https://www.researchgate.net/publication/323587462_The_Cruise_Ship_Employee_Do_demographics_matter)).

Chapman, P. K. 1992. *Trouble on Board: The Plight of International Seafarers*. Ithaca (NY): ILR Press.

Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare. 2010. *Marittimi abbandonati né in terra né in mare...* Genova: red@zione srl - Fondazione Migrantes - Comitato Nazionale per il Welfare della Gente di Mare.

Couper, A. D., C. J. Walsh, B. A. Stanberry, G. L. Boerne. 1999. *Voyage of Abuse: Seafarers, Human Rights and International Shipping*. London: Pluto Press.

Dixon, C. 1980. "Lascar: the Forgotten Seamen". In *Working Men Who Got Wet: Proceedings of the Forth Conference of Atlantic Canada Shipping Project*, edited by R. Ommer and G. Painting. St. John's (Newfoundland): Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, pp. 265-281.

Fitzpatrick, D., M. Anderson (ed). 2005. *Seafarers' Rights*. New York: Oxford University Press.

Goldman, F. 1997. *The Ordinary Seaman*. London: Faber & Faber.

ICONS (International Commission on Shipping). 2001. *Ships, Slaves and Competition: Inquiry into Ship Safety*. Charlestown (Australia): ICONS.

ILO (International Labour Organisation) - Walk Free Foundation - IOM (International Organization for Migration). 2017. *Global estimates of modern slavery: forced labour and forced marriage*. Geneva: ILO.

———. 2018. *World Employment Social Outlook: Trends 2018*. Geneva: ILO.

ITF (International Transport-workers Federation). 1999. *Abandoned Seafarers: An Abdication of Responsibility*. London: ITF Publications.

———. 2002. *Sweatships: What It's Really Like to Work on Board Cruise Ships*. London: ITF Publications (joint-produced by campaigning charity War on Want and the International Transport Workers' Federation) (<https://waronwant.org/sites/default/files/sweatships.pdf>).

Lane, T., B. Obando-Rojas, B. Wu, and A. Tasiran. 2002. *Crewing the International Merchant Fleet*. Redhill: Lloyd's Register - Fairplay Ltd.

Lanzardo, L. 2012. *Non è il mare il mio nemico: Il naufragio della Seagull*. Milano: Mursia.

Mamère, N., D. Cattelain. 2000. *Les damnés de la mer: Les galériens des temps modernes parlent*. Paris: éditions 1.

Matyok, T. 2004. "Oppression at Sea: the Price of Invisibility". PhD thesis, Department of Conflict Analysis and Resolution, Graduate School of Humanities and Social Sciences, University of North Carolina, Greensboro.

MORI (Market and Opinion Research International). 1998. *Seafarers' Living Conditions Survey*. London: ITF Publications.

Thomas, M., M. Bloor, and K. Little. 2013. "Sexual risk among female workers on cruise ships". *WMU Journal of Maritime Affairs* 12 (1): pp. 87-97 (<https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-013-0037-6>).

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2019. *Review of Maritime Transport 2019*. New York: United Nations Publications.

Wu, B. 2005. *The World Cruise Industry: A Profile of the Global Labour Market*. Cardiff: Seafarers International Research Centre (SIRC).

Zanin, V. 2007. *I forzati del mare: Lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale. Problemi metodologici e linee di ricerca*. Roma: Carocci.

———. 2019. "Lavoro forzato nel settore marittimo mercantile internazionale nel XXI secolo: forme, stime, comparazione con il lavoro forzato a terra". *Socioscapes* 1: pp. 239-248.